OPINION

DE

M. MALOUET,

Sur l'organisation de la marine militaire, prononcée dans la séance du 14 janvier 1791.

IMPRIMÉE PAR ORDRE DE L'ASSEMBLÉE NATIONALE.

MESSIEURS,

MEMBRE de votre comité, j'ai concouru au travail qui vous est présenté, sans en admettre toutes les dispositions : je me proposois donc de vous soumettre quelques observations sur le projet de décret; mais je crois devoir m'expliquer en cet instant sur un nouveau plan qui vous a été proposé dans des mémoires distribués hier & avant-hier.--- Je sais ce qu'il en coûte pour attaquer des systêmes protégés par une

grande puiſſance qu'on appelle aujourd'hui l'opinion publique, non celle qui réſulte des vérités ſenties, & du jugement réfléchi de tous les bons eſprits, mais du mouvement impétueux des volontés & des intérêts dominans qui repouſſent avec empire toute contradiction.— Déja les diſcuſſions de votre comité ont été tranſmiſes dans tous les ports, & on y ſignale les prétendus ennemis des navigateurs.— Ces conſidérations ne m'arrêtèrent jamais, & je dirai juſqu'à la fin tout ce que je crois juſte & utile.

L'organiſation du corps militaire de la marine doit être, comme toute autre opération du corps légiſlatif, conſidérée ſous le rapport de l'intérêt général; il n'eſt ici ni eſprit, ni intérêt de corps, ni aucun préjugé qui puiſſe vous en impoſer : mais auſſi, frappés des abus que nous avons à réformer, nous devons nous préſerver de tout entraînement vers des idées abſolument neuves dont aucune expérience ne vous préſenteroit la garantie.

Le corps militaire de la marine a été juſqu'à préſent privilégié : un intervalle immenſe ſéparoit ſes officiers de ceux de la marine marchande; ceux-ci n'ont longtemps ſervi ſur les vaiſſeaux de l'état qu'en qualité de matelots ou d'aides-pilote. Dans la dernière guerre, en les appelant momentanément en qualité d'officiers auxiliaires, on a créé pour eux le grade de ſous-lieutenant de vaiſſeaux dans lequel ils reſtoient ſans avancement. C'eſt dans l'armée de terre comme dans celle de mer & dans toutes les fonctions publiques, cette diſtinction humiliante pour la claſſe la plus nombreuſe de la nation, qui a le plus accéléré & motivé le redreſſement de tous les griefs.

Mais aſſurés maintenant de l'égalité politique, la réparation des anciennes injuſtices peut-elle avoir d'autre meſure que celle même de l'intérêt général;

& après avoir mis ſur la même ligne tous les citoyens, pouvons-nous confondre auſſi tous les ſervices, toutes les fonctions? deevz-vous, comme on vous le propoſe, n'établir qu'une ſeule marine nationale, ſans aucune diſtinction de marine militaire ou de marine du commerce?

C'eſt la première queſtion à décider avant d'entrer dans les détails de l'organiſation, & c'eſt celle que je vais traiter.

La plus étonnante conception de l'eſprit humain, eſt ſans doute d'avoir oſé ſe confier aux vents & aux flots dans l'eſpérance de leur commander, & le chef-d'œuvre de l'art eſt d'y réuſſir aſſez ſouvent, pour qu'on puiſſe regarder comme un malheur d'être victime de cette audace. Mais ſi les hommes avoient imaginé la navigation comme un moyen de plus de s'attaquer & de ſe détruire; ſi cet art ſublime étoit néceſſairement lié à celui de la guerre, il n'y auroit pas de plus déteſtable & de plus folle invention; tout nous indique au contraire que des beſoins mutuels & des projets de ſecours, de lumière & de communication entre les peuples, formèrent les premiers navigateurs. Tel eſt encore aujourd'hui l'objet éminent & la fin naturelle de la navigation. Le premier mouvement des hommes qui ſe rencontrent dans les vaſtes déſerts de l'océan, ſera toujours de s'aborder en frères & de ſe ſecourir en amis, quand ils ne craindront pas reſpectivement d'être attaqués en ennemis.

Ainſi cette profeſſion, vouée plus particulièrement aux relations ſociales des différens points du globe, ſollicite la paix entre les hommes par la raiſon qu'elle eſt toujours en guerre avec les élémens, & qu'elle a beſoin de recueillir contre eux toutes ſes forces.

Ainſi lorſque nos paſſions, nos ſanglantes diſcordes transforment un vaiſſeau en place de guerre, c'eſt

par une véritable violation des mœurs, des habitudes & de l'intérêt des navigateurs.— On ne fauroit donc confondre en principe la navigation commerciale & la force maritime armée, encore que les mêmes hommes puiffent alternativement remplir les deux deftinations.—

Depuis les flottes des Phéniciens & des Cartaginois, jufqu'à celles de nos temps modernes, fur les vaiffeaux d'Alexandre, fur ceux de Charlemagne, qui défendoit par des vaiffeaux armés les côtes de fes vaftes états, de l'embouchure de l'Elbe jufqu'à celle du Rhône, comme fur les efcadres de Louis XIV, on a toujours diftingué les hommes qui formoient l'équipage de ceux qui compofoient la garnifon. On appeloit chez les anciens & même chez les modernes, les premiers, *mariniers*, & les autres, gens *de guerre* : les deux profeffions n'avoient rien de commun que les périls.— Nous avons confervé de cette dénomination ce qu'on appelle encore aujourd'hui la garnifon des vaiffeaux, uniquement compofée de foldats & un corps de canonniers, exclufivement confacrés au fervice du canon ; mais depuis la conquête du nouveau monde, les armemens des flibuftiers & enfuite ceux des corfaires, ont affocié plus fréquemment les gens de mer aux exercices militaires & à toutes les manoeuvres des combats.—

Je fuis donc loin de penfer que les navigateurs foient étrangers aux talens & aux manoeuvres de la guerre, & que le courage qui brave les tempêtes foit inférieur à celui qui fe préfente au feu de l'ennemi : mais je dis que pour remplir ce fervice avec fuccès, il faut y être exercé, il faut en avoir pris les habitudes, & l'efprit & les mœurs, ou fur les corfaires ou fur les vaiffeaux de guerre ; il faut avoir recherché, de préférence à toute autre, cette deftination qui eft

abſolument différente de celle du commerce & de la navigation marchande.

Ceux qui veulent abolir toute diſtinction entre la marine militaire & celle du commerce, défendent leur ſyſtême par des raiſons ſpécieuſes ; & d'abord il eſt eſſentiel de remarquer que parmi les navigateurs marchands, il y a aujourd'hui & il y a toujours eu des hommes diſtingués, également propres à la guerre & à la navigation ; & qu'il ne s'agit plus, comme autrefois, d'éloigner de tels hommes des grades & des honneurs militaires. Il leur ſeroit ſans doute permis de s'indigner en ſe ſouvenant que Labourdonnois, commandant dans l'Inde une eſcadre triomphante, après avoir battu les Anglois & pris Madras, n'avoit encore obtenu, dans la marine royale, que le grade ſubalterne de lieutenant de frégate. Cet homme célèbre, que l'hiſtoire place déja au rang des plus grands amiraux, ſe trouve encore dans les états de la marine à la ſuite des lieutenans de vaiſſeaux. Mais qu'eſt-ce que prouve cet exemple & celui des marins illuſtres, tels que Jean Bart & Dugué Trouin, ſortis des vaiſſeaux marchands ? Il prouve qu'ils y acquirent, dans la première jeuneſſe, les connoiſſances nautiques, & qu'auſſitôt qu'ils purent ſuivre l'impulſion de leur génie qui les portoit à la guerre, ils abandonnerent les mœurs, les habitudes & les ſpéculations du commerce pour n'y revenir jamais.

Ces exemples tant répétés ne peuvent donc démontrer qu'une vérité non-conteſtée, c'eſt que dans l'équipage d'un vaiſſeau marchand il peut ſe développer de grands talens pour la guerre maritime, & que tout accès doit leur être ouvert dans la carrière militaire.

Mais doit-on en conclure qu'un ſeul corps de marine puiſſe ſuffire à la guerre comme au commerce, que

tous les officiers propres à la navigation soient également propres à la guerre, que l'une & l'autre destination soient identiques? c'est ce qui ne me paroît pas juste; c'est ce qu'aucun marin célèbre n'a jamais avancé; c'est ce qui se trouve enfin démenti par la pratique dans toutes les marines de l'Europe.

On vous dit que l'armée navale est essentiellement composée des matelots navigans pour le commerce; que les officiers marchands sont obligés d'avoir les mêmes connoissances nautiques que les officiers de vaisseaux; que les uns & les autres ont à faire exécuter les mêmes manœuvres; qu'enfin les officiers marchands sont appelés pour servir en leur qualité sur les vaisseaux de guerre, qu'ainsi il est inutile d'avoir un corps particulier d'officiers entretenus sous le nom de marine militaire, lorsqu'on est obligé de le recruter pendant la guerre par les navigateurs du commerce.

Telles sont les principales objections auxquelles j'ai à répondre.

Il est bien certain que sur un vaisseau de guerre, comme sur un vaisseau marchand, l'équipage manœuvrant ne peut être composé que de matelots, & que les connoissances comme les instrumens nautiques sont les moyens nécessaires de la navigation; que tous les jours & dans tous les instans du jour il faut en faire usage, au lieu que les combats n'arrivent que par intervalle.

Mais que seroit une armée navale dépourvue de canonniers, de fusiliers, d'officiers-mariniers & d'officiers supérieurs, accoutumés à la discipline & aux manœuvres de guerre? — Que l'on suppose un vaisseau monté par les meilleurs hommes de mer, mais dont aucun ne seroit familier aux exercices & aux commandemens militaires, inhabiles au maniement des armes &

aux manoeuvres rapides que néceſſitent les événemens d'un combat ; — je dis que la bravoure la plus intrépide n'empêcheroit pas un tel équipage de ſuccomber ſous le feu de l'ennemi.

Les matelots, quoique moyen principal de la guerre maritime, ne peuvent donc y être employés que comme auxiliaires des gens de guerre, quand ils ne ſont pas eux-mêmes exercés dans cet art ou dirigés par des officiers mariniers & des officiers ſupérieurs, conſacrés à la diſcipline & aux manoeuvres militaires.

Or, je demande, où ſe fera cet apprentiſſage, où ſe conſervera ce dépôt de diſcipline, de manœuvre & d'habitude militaire, ſi ce n'eſt dans un corps militaire ?

Et que l'on ne croie pas réſoudre la difficulté en diſant que toute la marine nationale formera déſormais le corps militaire, dont la moindre partie ſera à la charge de l'état ?

Je réponds que s'il y a une alliance naturelle entre la marine commerciale & la marine militaire, ce ſont cependant néceſſairement deux deſtinations différentes ; & qu'en y employant indifféremment les mêmes officiers, les mœurs & les habitudes de la guerre dénatureront les mœurs & les habitudes du commerce, à ſon grand détriment, & réciproquement.

Pour juger de cette influence alternative, il ſuffit d'obſerver la différence d'occupation & de régime du marin militaire & du marin commerçant.

Les uns & les autres ſont, pendant la traverſée, également occupés de manoeuvres nautiques ; mais ſur un vaiſſeau de guerre, même pendant la paix, l'exercice du canon, celui de la mouſqueterie, s'exécutent régulièrement ; la diſcipline militaire s'obſerve avec ponctualité, la dignité du commandant eſt main-

tenue, les ſubalternes ſont ſoumis à une ſubordination plus impoſante, les élèves ou aſpirans ſont aſtreints à des études journalières: arrivés dans les rades, les mêmes exercices ſe répètent juſqu'à la fin de la campagne. Sur un vaiſſeau marchand, il n'eſt queſtion d'aucun de ces détails, la manœuvre des voiles & celle du gouvernail, les obſervations méridiennes, l'eſtimation de la route occupent toute la traverſée : arrivés dans les rades, les fonctions de l'officier marchand ceſſent d'appartenir à la navigation, deviennent celles d'un commerçant; alors ce n'eſt plus ſur un vaiſſeau, c'eſt dans un magaſin qu'il commande; là il devient un ſpéculateur intelligent pour les intérêts de ſon armateur ou pour ſa fortune propre. Le prix des denrées, les conditions utiles de vente & d'achat, la correſpondance des commettans, celles des commiſſionnaires, les recouvremens, les ſtipulations de fret & d'aſſurance; voilà ſes occupations. Et qu'on ne penſe pas que j'entende ravaler, par cet expoſé, la profeſſion des navigateurs commerçans; qui pourroit être aſſez inſenſé pour croire qu'il n'y a d'utile & d'honorable que la profeſſion des armes? c'eſt au légiſlateur ſurtout qu'il appartient de proſcrire de telles erreurs; mais il doit ſe garder auſſi de ravir à l'homme de guerre cette opinion qui lui eſt chère, de la prééminence de ſon état; car il n'y auroit plus d'armée redoutable, ſi l'on parvenoit à détruire le fanatiſme de l'honneur.

Et n'eſt-ce pas une conſidération de juſtice, que celle qui nous fait placer au premier rang les hommes dévoués au ſervice public, & parmi eux ceux qui retirent de leur dévouement plus de peines & de dangers que de profit? Sans doute le gouvernement doit honorer & protéger tous les efforts, tous les ſuccès de l'induſtrie; mais il eſt juſte qu'il environne de plus d'honneur le

zèle généreux, qui n'eſt ſouvent que l'amour de la renommée, mais dont la vanité même a de nobles & d'utile effets.

Cette réflexion, Meſſieurs, m'en ſuggère une autre uniquement applicable aux intérêts du commerce & des armateurs. Croyez-vous qu'il put leur convenir que l'eſprit militaire s'emparât ſubitement de leurs comptoirs & de leurs navires? que l'indépendance & la fierté de cette poſſeſſion, en tout ce qui ne tient pas à l'ordre du ſervice, s'accomodaſſent avec l'autorité qu'il importe aux armateurs de conſerver ſur les capitaines de leurs navires? croit-on que les uns & les autres ne ſe trouveroient pas reſpectivement gênés dans leurs relations; que la dignité d'un officier de l'état ſe plieroit à la déférence néceſſaire au prépoſé d'un particulier? ou, ſi cela arrivoit, retrouveriez-vous également dans tous ces officiers particuliers, la dignité néceſſaire des officiers de l'état?

Je ne ſais ſi je me trompe, mais n'y eût-il que ce ſeul inconvénient dans la réunion en un ſeul corps de tous les navigateurs, il ſuffiroit, je crois, pour faire abandonner ce ſyſtême. Remarquez maintenant quel autre inconvénient ce ſeroit d'avoir une quantité immenſe d'officiers de marine, ſans traitement & ſans emploi, même dans le commerce; car on compte aujourd'hui près de ſix mille capitaines marchands, au grand & au petit cabotage, quoique nous n'ayons pas cinq mille bâtimens de commerce: ainſi, en faiſant tous ces capitaines officiers de vaiſſeaux, vous auriez habituellement plus de trois mille officiers ſans emploi.

Je n'ai pas encore attaqué la plus forte raiſon qu'on puiſſe alléguer pour réunir en un ſeul corps militaire & commercial tous les navigateurs.

Cette réunion, diroit-on, s'opère partiellement pendant la guerre, & la preuve que vous y croyez

propres les officiers du commerce, c'eſt que vous les appelez ſur la flotte, c'eſt que vous les employez comme officiers militaires, quand le nombre des entretenus eſt épuiſé. Or, eſt-il juſte que vous nous faſſiez faire un ſervice dont nous eſſuyons tous les dangers ſans en partager les honneurs ?

Dans l'ancien régime cette objection étoit dans toute ſa force : la ſervitude des navigateurs, pendant la guerre, n'étoit compenſée par aucun des avantages auxquels ils avoient droit, & nous ſommes loin de défendre cette inſigne injuſtice. Mais en la réparant, en aſſignant aux officiers du commerce le rang d'officiers militaires, auſſitôt qu'ils rempliſſent un ſervice public, en les mettant dès cet inſtant dans une parité abſolue de grades & d'avancement, tant qu'ils ſervent ſur les vaiſſeaux de l'état; en leur laiſſant les moyens de s'y conſacrer tout-à-fait; s'ils redeviennent commerçans, n'abandonnent-ils pas volontairement la carrière militaire? & eſt-il juſte alors qu'ils reſtent en parité de droits, avec ceux qui la pourſuivent ſans interruption ? Sans doute l'armée navale peut être utilement recrutée par les officiers marchands; mais n'eſt-ce pas auſſi une reſſource honorable pour eux que de ſervir utilement la patrie, quand la ſuſpenſion du commerce les laiſſe ſans emplois? & lorſqu'ils entrent dès ce moment en partage des honneurs & de tous les avantages du corps militaire, qu'ont-ils de moins que ceux qui ſont excluſivement voués au ſervice public ? la même voie d'avancement eſt ouverte aux uns comme aux autres. Ceux qui arrivent plus tard ſur la flotte, qui ont été livrés juſqu'alors aux travaux & aux ſpéculations commerciales, ne peuvent, que par des actions d'éclat, percer les rangs de ceux qui les précèdent; & il ſeroit véritablement injuſte de mettre ur la même ligne les jours employés au ſoin de ſa ortune, & ceux conſacrés à défendre la fortune publique.

Je reprends encore cette objection sous les rapports de l'analogie des deux services : pourquoi deux corps, pourquoi des distinctions si marquantes entre des hommes qui doivent avoir en général les mêmes connoissances, qui vivent sur le même élément, & qui enfin deviennent hommes de guerre aussitôt qu'on en a besoin.? graduez, ajoute-t-on, les modes de service & d'avancement, mais qu'il n'y ait qu'un seul corps; qu'on ne distingue plus la marine militaire & celle du commerce.

Je rappellerai ici; sans les répéter mes premières observations, & j'ajouterai que l'analogie des deux services n'est pas l'identité; que ce qu'ils ont de ressemblant n'anéantit pas ce qu'ils ont de différent, & que parce qu'un marin militaire doit être bon navigateur, il ne s'ensuit pas que tout navigateur ait les connoissances nécessaires à la guerre de mer : mais aussi-tôt qu'il les possède, aussi-tôt même qu'il en remplit le service, alors il ne s'agit plus comme ci-devant de lui en contester les honneurs, de le tenir à une distance humiliante des grades & des décorations militaires; alors il est officier de l'armée, prenant rang du premier jour de son service, concourant à tous les remplacemens ; & comme son expérience acquise sur les bâtimens du commerce est un véritable titre, je trouve juste, comme le demandent les capitaines marchands, que leur navigation soit comptée pour moitié de celle sur les vaisseaux de guerre : mais ce qui n'est pas juste, ce qui seroit funeste au commerce comme à l'armée navale, c'est qu'on pût avancer en grades militaires, en naviguant seulement sur les vaisseaux du commerce ; c'est de ne former qu'un seul corps de marine, dans lequel on ne pourroit conserver dans leur intégrité, ni les habitudes de la guerre ni celles du commerce.

Les auteurs de ce système en présentent les avantages en proposant pour l'avenir de ne recevoir

comme capitaines & officiers ſur les bâtimens du commerce, que ceux qui auront paſſé par le grade & les examens d'aſpirant; ainſi déſormais les ſciences mathématiques & la théorie de la navigation, deviendroient familières à tous les navigateurs.

Ce qu'il y a d'utile dans cette propoſition a été ſaiſi par votre comité, mais il en a rejeté ce qui ſeroit dangereux. Il eſt utile qu'il y ait un grand nombre de marins, qu'une éducation plus ſoignée, des connoiſſances plus approfondies rendent propres au commandement; il eſt utile que dans cette quantité de candidats les plus diſtingués ſe conſacrent au ſervice militaire, & que les autres trouvent un honorable emploi ſur les navires de commerce; mais il ſeroit dangereux d'interdire tous autres moyens de parvenir à ceux qui ſe conſacrent à la navigation commerciale; les auteurs du nouveau ſyſtême remarquent eux-mêmes que la pratique de la mer, la connoiſſance des manœuvres ſont plus importantes que la plus ſavante théorie, ce qui eſt vrai ſur-tout pour la marine marchande; pourquoi donc interdire au ſimple matelot, au jeune homme qui débute comme mouſſe & non comme aſpirant, qui ne peut ſuffire aux frais des premières années d'étude, pourquoi lui interdire l'eſpérance de commander des navires marchands, lorſque dans le plan de votre comité, il peut conſerver celle de devenir amiral?

Nous adoptons donc le plan d'une inſtruction commune, d'une pépinière commune pour tous les officiers de l'armée navale & du commerce; mais nous ne pouvons adopter celui de confondre abſolument les deux ſervices, & je m'éloigne même d'après ce principe, de deux diſpoſitions du comité qui multiplient les grades d'enſeignes, & celui de lieutenans ſurnuméraires, en ce que je ne ſaurois accorder des grades militaires qu'à des ſervices militaires: je veux,

je trouve juſte d'élever au rang d'officier de l'armée, tous les capitaines de navire; mais le brévet & le titre ne peuvent appartenir qu'à ceux qui ſervent en cette qualité ſur les vaiſſeaux de l'état.

C'eſt avec peine que j'ai vu au nombre des obſervations, à l'appui du nouveau ſyſtême de marine, une cenſure amère du corps militaire actuellement exiſtant. Ce n'eſt pas le moment derelever tous les torts qui réſultoient des préjugès des diſtinctions que vous avez effacées; mais c'eſt celui de remarquer qu'il n'eſt peut-être pas en Europe, de corps plus inſtruit que celui de la marine de France; les talens qui s'y ſont développés dans la dernière guerre, les ſuccès qu'ils ont obtenus, ſont encore au-deſſus des fautes & des revers: & cependant tandis qu'on ſoutient auſſi légèrement que la ſcience de la tactique navale eſt un épouvantail dont on ſe ſert pour éloigner des grades, les navigateurs marchands, le corps militaire dont l'inſtuction eſt plus ſoignée depuis quinze ans, que celle d'aucune autre marine; ce corps dont l'activité pendant la dernière guerre n'eſt pas conteſtée, cite lui-même avec éloge le petit nombre d'officiers diſtingués par leurs connoiſſances de tactique. Ah réformons les abus; mais ne renverſons pas les principes, que la raiſon & l'expérience ont conſacrés! ceux d'un bon régime militaire ſont incompatibles avec toute autre proffeſſion; la diſcipline ne veut point de relâche; les mœurs, l'eſprit militaire qu'il faut ſurveiller & contenir, mais point anéantir; ne permettent point de ſpéculation mercantile, repouſſent toute autre ſubordination que celle du ſervice. Le corps de la marine fut privilégié, il ne l'eſt plus; mais ſon inſtitution modifiée doit être maintenue; ſon inſtruction perfectionnée par les derniers réglemens des écoles, par l'établiſſement des corvettes d'inſtruction pour les éleves, par les eſcadres d'évolu-

tions n'eſt pas moins précieuſe,quoiqu'elle appartienne à l'ancien régime. Il n'y a ni générofité, ni juſtice à exciter les préventions du peuple & de ſes repréſentans contre un corps militaire, parce qu'il étoit noble. Vous n'avez détruit, Meſſieurs, de la nobleſſe que ſes chimères; mais la mémoire des grandes actions, celle des ſervices rendus, la ſtatue élevée à Rouſſeau, comme celle de Dugué-Trouin (1) confirment la nobleſſe héréditaire, pour les enfans dignes de leurs pères, & il n'y eut jamais que cette généalogie des vertus & des talens qui obtint de juſtes & durables hommages.

Je conclus à ce que l'Aſſemblée nationale décrète qu'il y aura un corps militaire de la marine entretenu; que ce corps ſera compoſé de matelots canonniers, officiers, mariniers, aſpirans, enſeignes, lieutenans, capitaines, contre-amiraux, vice-amiraux & amiraux.

Voici les changemens & additions que je propoſe au projet du Comité.

Tous les jeunes gens au-deſſous de l'âge de dix-huit ans, qui voudront debuter dans la navigation en qualité d'aſpirans de la marine, en auront la faculté, en ſubiſſant un premier examen ſur les élemens de la navigation.

Il y aura trois claſſes d'aſpirans, on paſſera de l'une à l'autre, au concours après des examens ſucceſſifs & une année de navigation dans chaque claſſe.

Les élèves de la première & de la ſeconde claſſe, ſeront admis aux écoles militaires établiesdans les grands

(1) Le roi a fait élever, il y a quelques années, une statue à M. Duguetrouin et une à M. de la Galissonniere.

ports ils y seront soumis à une inspection militaire, & enseignés, mais non-entretenus aux dépens de l'état.

Les aspirans de la seconde classe, qui auront quatre années de navigation, un an au moins sur les vaisseaux de l'état, pourront être choisis par les armateurs, pour commander leurs navires sans être reçus capitaines.

Les navigateurs qui auront été reçus capitaines sans être aspirans de la marine, & ceux desdits aspirans de la seconde classe, qui auront commandé des navires marchands, au grand ou un petit cabotage pendant douze mois, auront le rang d'enseignes de vaisseau, & en recevront le brevet aussitôt qu'ils seront appelés pour servir en cette qualité sur les vaisseaux de l'état.

Tous les autres navigateurs employés en qualité d'officiers sur les navires marchands, serviront sur les vaisseaux de l'état : savoir, les seconds comme aspirans de la première classe, & les lieutenans comme aspirans de la seconde classe.

Ceux des capitaines de navire qui ont été employés militairement comme auxiliaires, & ceux qui ont commandé pendant douze mois des navires de cent cinquante tonnaux & au-dessus, obtiendront dès-à-présent le brevet d'enseignes de vaisseaux, ils seront admis au concours pour remplir les places vacantes d'enseignes entretenus.

Le grade de lieutenant de vaisseaux ne pourra être conféré aux enseignes non-entretenus, qu'après cinq années de navigation, en leur qualité, sur les vaisseaux de l'état ou sur les corsaires; & cette condition de

ſervice militaire ſera néceſſaire pour que les années de navigation ſur les navires marchands compte pour moitié de celles employées au ſervice de l'état, dans l'obtention des grades, récompenſes & décorations militaires.

Si les enſeignes non-entretenus, après avoir rempli en temps de paix les conditions de ſervice preſcrit, ne pouvoient être compris, à défaut de places vacantes, dans la claſſe des lieutenans de vaiſſeaux entretenus, ils ſeront faits lieutenans ſurnuméraires; & s'ils ont ſervi cinq années pendant la guerre ſur les vaiſſeaux de l'état en qualité d'officiers, il leur ſera accordé en demi-paye, la moitié du traitement dont jouiront les entretenus, juſqu'à ce qu'ils puiſſent, par rang d'ancienneté, ou au choix du roi, être placés dans la claſſe des entretenus.

Telles ſont les modifications que je deſire être faites au projet du comité dont j'adopte les autres diſpoſitions.— Mon plan ne diffère du ſien qu'en ce que je mets une grande importance à conſerver des écoles militaires dans les grands ports à ouvrir, ainſi une route plus directe aux jeunes gens que leur inclination dirige particulièrement vers le ſervice militaire.— 2°. En ce que je ne fais pas néceſſairement de tout officier du commerce un officier de la marine militaire, mais j'aſſure également à tout navigateur, à tout capitaine de navire qui ſervira militairement la perſpective d'honneur & les avantages auxquels il a droit.— Je diſtingue donc les deux ſervices, lorſque la raiſon, la juſtice & l'intérêt même du commerce le commandent.— Je les réunis, ou plutôt j'en cumule les titres & le mérite, lorſqu'il eſt utile & juſte de les faire valoir l'un par l'autre.

DE L'IMPRIMERIE NATIONALE. 1791.